

## Les Raids Transatlantiques 1910 - 1930

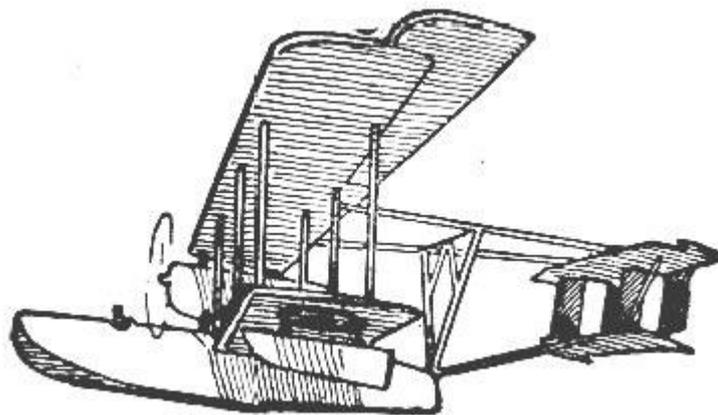
*On nous demande fréquemment d'indiquer la suite chronologique des vols transatlantiques effectués depuis les débuts de l'aviation jusqu'à aujourd'hui. Cette chronologie est assez difficile à établir. Grâce à de sérieuses recherches, nous avons pu rassembler toute la documentation nécessaire, et nous sommes heureux de pouvoir offrir à nos jeunes lecteurs la suite absolument exacte de tous les vols transatlantiques effectués. Cette documentation, dont nous commençons aujourd'hui la publication, se poursuivra dans plusieurs numéros à la rubrique « Parlons d'Aviation ».*

*M.J. (Marcel Jeanjean)*

### **15 Octobre 1910 - Première tentative en dirigeable**

**L'Américain Walter Wellmann** et son équipage partent d'Atlantic-City (New-Jersey), à bord du dirigeable America, qu'ils abandonnent en mer à quelque 1 280 kilomètres de distance. Ils sont recueillis par un navire qui avait reçu leurs signaux de détresse.

**18 mai 1919 - Harry C. Hawker et Mac Kenzie Grieve** partent de San-Juan de Terre-Neuve sur un biplan terrestre (Sopwith avec moteur Rolls-Royce de 375 C. V.), avec l'intention de gagner le prix de 50 000 dollars offert par le Daily-Mail de Londres à celui qui effectuerait le premier la traversée Amérique-Europe. Le mauvais fonctionnement du moteur les oblige à descendre à côté d'un navire, après avoir couvert 1 950 kilomètres en 14 h ½ de vol.



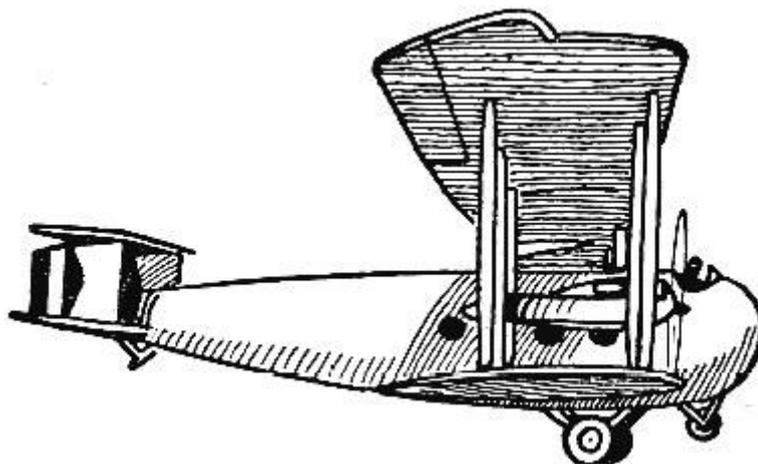
**18 mai 1919 - Le même jour, le capitaine F.P. Raynham et C.W.F. Morgan** tentèrent de partir vers le même but, sur un Martinside avec moteur Rolls-Royce de 285 C.V., mais ils brisèrent leur train d'atterrissage et abandonnèrent leur projet.

**16-31 mai 1919 - Première traversée - Le commandant E.C. Read, et les lieutenants E.F. Stone, Walter Hinton, H.C. Rodd, et J.L. Breeze et le chef mécanicien Mate E.C. Rhodes**, sur un hydravion N.C.4, à quatre moteurs Liberty de 400 C.V., effectuent la première traversée de l'Atlantique. De la baie des Trépassés (Terre-Neuve) à Plymouth, avec escales aux Açores, à Lisbonne, Rio Mondego et El Ferrol, ils couvrent une distance de 7 650 kilomètres. Partis de New-York à 8 heures du matin, ils volèrent 53 h 50 mn.

**16 mai 1919** - Les commandants **P.N.L. Bellinger** et **M.A. Mitsner**, les lieutenants **L.T. Barin** et **H. Sadenwater**, le chef mécanicien **C.I. Kesler** et le mécanicien **R. Christensen** partent de la baie des Trépassés sur un N.C.1 et amerrissent, le jour suivant, à quelque 320 kilomètres de Horta (Açores). Après avoir flotté pendant 5 heures, ils furent recueillis par un destroyer.

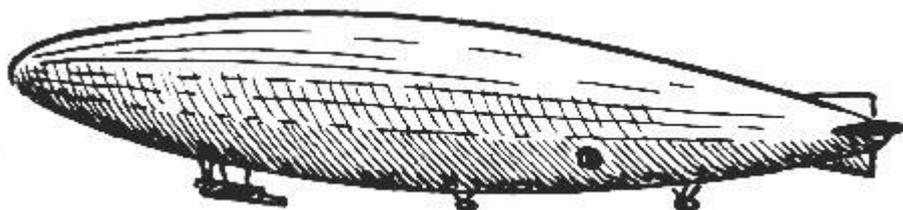
**16 mai 1919** - Les commandants **J. H. Towers** et **H. C. Richardson**, les lieutenants **D. H. Me Cullough** et **R. A. Lavender** et le mécanicien **L. R. Moore**, sur un N.C.3., partent de la baie des Trépassés et amerrissent en haute mer ; ils atteignent Horta le 19, après avoir réussi à naviguer 60 heures sur mer, couvrant ainsi quelque 375 kilomètres.

**14 juin 1919** - **Première traversée sans escale** - Le capitaine **John Alcock** et le lieutenant **Arthur W. Brown**, sur Vickers terrestre, à deux moteurs Rolls-Royce de 375 C.V., vont de Saint-Jean-de-Terre-Neuve à Clifden (Irlande), couvrant une distance de 3 034 kilomètres en 16 h 12 mn.



**4 Juillet 1919** - Le contre-amiral **Kerr** et les commandants **Gran** et **Brackley** brisent leur Handley-Page, quadrimoteur Rolls-Royce de 350 C.V., au départ de Harbour Grace (Etats-Unis). Ils abandonnent leur projet.

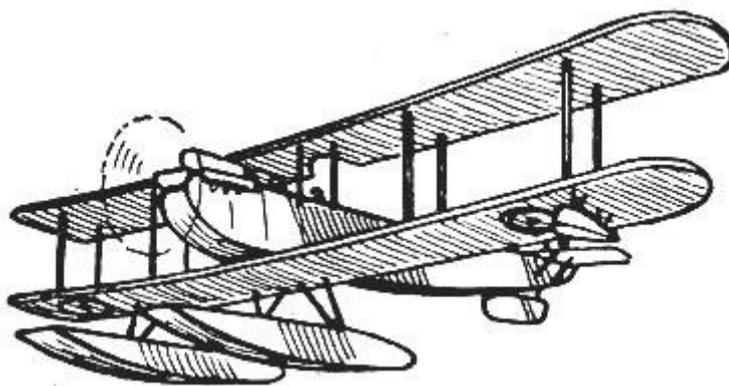
**2-6 juillet 1919 - Première traversée en dirigeable.** Premier voyage aller et retour. Le dirigeable rigide anglais R-34, à 5 moteurs Sunbeam de 250 C.V., commandé par le commandant G.H. Scott, parcourt, en un seul vol, 5 232 kilomètres depuis East-Fortune (Ecosse) jusqu'à l'aérodrome de Mitchel-Field, près de Garden-City, en 108 h. 12 minutes. L'équipage était composé de 10 officiers, 17 hommes et 2 opérateurs de radio.



*Le dirigeable anglais R-34*

**9-12 juillet 1919** - Le même dirigeable retourne en Angleterre en 75 heures de vol.

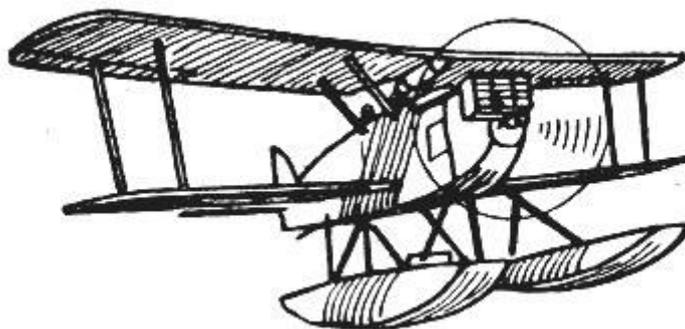
**30 mars au 8 juin 1922 - Première traversée de l'Atlantique Sud.** Les commandants **Sacadura Cabral** et **Gago Continho** partent de Lisbonne sur hydravion Fairey, avec moteur Rolls-Royce de 375 C.V. et couvrent en 8 h. les 1 290 kilomètres de l'étape Lisbonne-Las Palmas. Le 4 avril, ils volent des Canaries au Cap Vert (San-Vincent), d'où ils partent le 18, atteignent l'île Saint-Paul, rocher inhabité, à 600 kilomètres de la côte brésilienne. A bout d'essence, l'appareil amerrit brutalement et la houle, assez forte, brise un flotteur. Le croiseur *Republica*, qui attendait les aviateurs près du rocher Saint-Paul, les recueille et sauve le moteur de leur appareil ; mais ce dernier ne peut être sauvé, le rocher étant inabordable. Un nouvel appareil est envoyé aussitôt et les pilotes reprennent leur vol, le 11 mai, de Fernando-de-Noronha. Ils sont obligés d'amerrir bientôt, et l'appareil est brisé dans les efforts faits par un paquebot pour le sauver. Un troisième appareil est envoyé afin de permettre de continuer le voyage. L'arrivée à Rio de Janeiro a lieu au milieu de Juin.



*L'hydravion Fairey de Sacadura Cabral et de GagoContinho*

**17 juillet au 31 août 1924 - Première traversée de l'Atlantique Nord dans la direction Ouest. Les lieutenants Lowell Smith, Leslie Arnold, Eric H. Nelson et John Herding**, sur les hydravions Chicago et New-Orléans (Douglas, à moteur Liberty de 400 C.V.), se rendent de Brough (Ecosse) à Ice Tickle Bay (Labrador), par étapes intermédiaires à Kirkwall, Hornarfjord, Reykjavik, Frederiksdal et Ivigtut, couvrant 4 560 kilomètres en 39 h 23 mn de vol.

**4 août 1924 - Les lieutenants Leigh Wade et Harry Ogden** tombent en mer tandis qu'ils se dirigeaient vers Hornarfjord. L'appareil est recueilli par un chalutier. Pris en remorque un peu plus tard par le croiseur Richmond, une fausse manoeuvre de halage cause la perte de l'hydravion.



*Le Douglas World Cruiser du tour du monde effectué par l'escadrille Wade (Américain)*

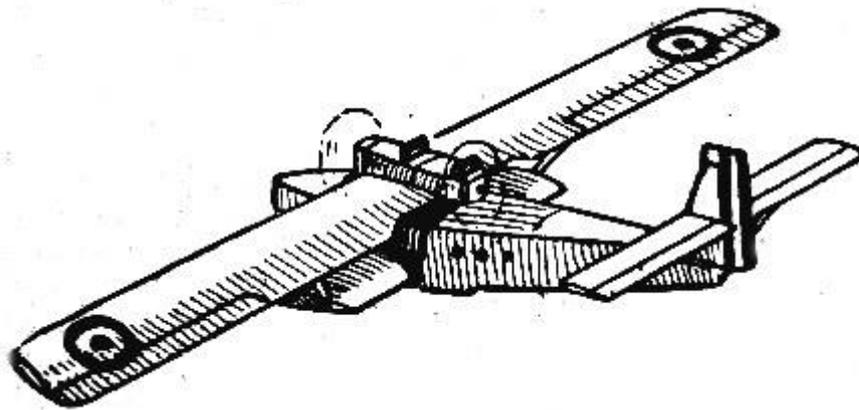
(Le lieutenant Wade faisait partie de l'escadrille américaine dont il était le chef, et qui a fait le tour du monde en 1924.)

**21 août 1924 - Le pilote italien Locatelli**, assisté d'un second pilote et de deux mécaniciens, tente de réaliser un vol autour du monde sur un hydravion Dornier Wal, bimoteur Rolls-Royce. Parti de Reykjavik pour Frederiksdal (Groenland), il est obligé d'amerrir en pleine mer, par suite d'une panne de moteur, et ne peut être recueilli qu'au bout de trois jours par un destroyer américain.

**12-15 octobre 1924 - Le dirigeable allemand ZR-3**, devenu plus tard le Los-Angeles, équipé de cinq moteurs Maybach de 400 C.V. effectue la traversée de Friedrichshafen à Lakehurst par les Açores et Terre-Neuve, couvrant 6 416 kilomètres en 81 h 17 mn de vol. L'aéronef était commandé par le Dr Eckener et il transportait 32 hommes à bord.

**22-31 janvier 1926 - Commandant Ramon Franco, capitaine Ruiz de Aida, lieutenant de vaisseau Juan Manuel Duran et le mécanicien Pablo Rada, sur le Plus-Ultra (Dornier Wal), bimoteur Napier 450 C.V.).** Traversée de l'Atlantique Sud de Palos de Moguer (Espagne) à Pernambouc (Brésil), continuée sur Rio de Janeiro, Montevideo et Buenos-Ayres.

Le vol est effectué par étapes ; 22 Janvier : Palos de Moguer-Las Palmas, 1 315 kilomètres en 8 heures de vol ; 26 janvier : Las Palmas-Cap Vert, 1 700 kilomètres en 9 h 45 de vol ; 30 janvier : Cap Vert-Fernando Noronha, 2 305 kilomètres en 12 h 15 de vol ; 31 janvier : Fernando Noronha-Pernambouc, 540 kilomètres en 3 h 40 de vol. Au cours de ces étapes, 5 860 kilomètres de parcours maritime sont effectués en 33 heures de vol. La distance totale jusqu'à Buenos-Ayres, 10 120 kilomètres, est couverte en 58 h 14 de vol.



*Le Dornier Wal de Franco (Espagnol)*

**21 septembre 1926 - Le capitaine René Fonck, accompagné de Curtin, Clavier et Islamoff, qui se propose de traverser l'Atlantique sur un Sikorsky trimoteur Rhône 420 C V., détruit son appareil au départ à Garden-City (Etats-Unis). Le radiotélégraphiste Clavier est tué.**

**18 - 24 février 1927 - Colonel Francesco de Pinedo, capitaine Carlo del Prete et le mécanicien Vitale Zacchetti, sur le Santa-Maria (hydravion Savoia 55, moteur Isotta 500 C.V.).** Traversée de l'Atlantique Sud de Dakar à Natal avec escales à Porto-Praya (îles du Cap-Vert) et Fernando Noronha.

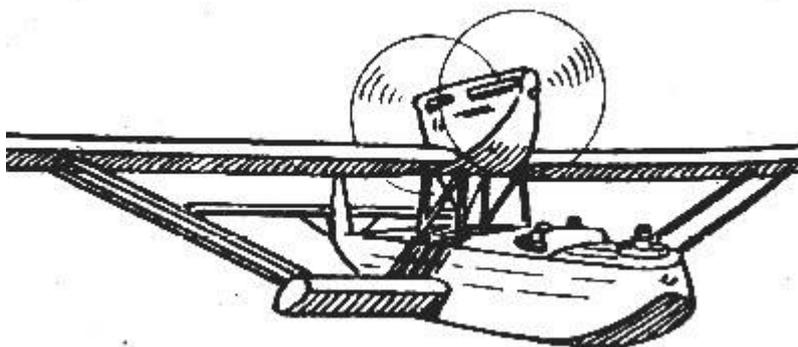


*L'hydravion Savoia 55 « Santa-Maria » de Vinedo (Italien)*

Distance parcourue : 3 620 kilomètres en 21 h 40 mn de vol. Le raid se poursuit jusqu'à Buenos Ayres, d'où est effectuée une remontée par étapes vers l'Amérique du Nord.

**2 mars 1927 - Commandant T. Larre-Borgès, son frère le capitaine L. Larre-Borgès, le capitaine Ibarra et le mécanicien Rigoli (Uruguayens).** Départ de Casablanca sur un Dornier Wal bimoteur Farman 500 C.V, baptisé Uruguay. Appareil brisé sur la côte de Mauritanie où l'équipage est capturé par les Maures. Il sera récupéré contre rançon par les français Reine et Antoine.

**16-18 mars 1927. — Lieutenant colonel Sarmiento de Beires, Duvall Portugal, Jorge de Castilho et Manuel Gouveia (Portugais),** sur hydravion « Argos » Dornier Wal bimoteur Lorraine 450 C.V.). Distance parcourue, 2 490 kilomètres de Boloma (Afrique) à Fernando Noronha, en 17 h 30 mn de vol. Le voyage est continué le même jour jusqu'à Natal d'où il se poursuit ensuite sur Pernambuco, Bahia et Rio de Janeiro. Le vol avait commencé à Pise (Italie) le 2 mars.



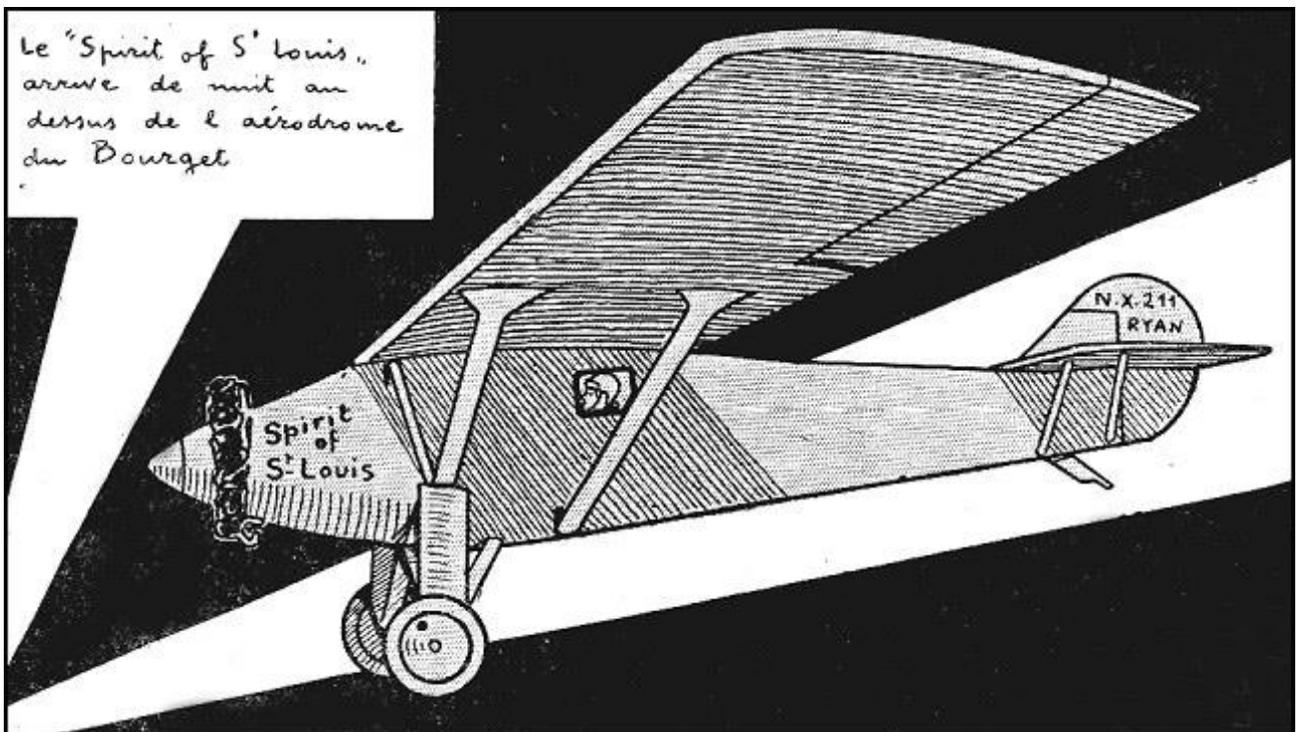
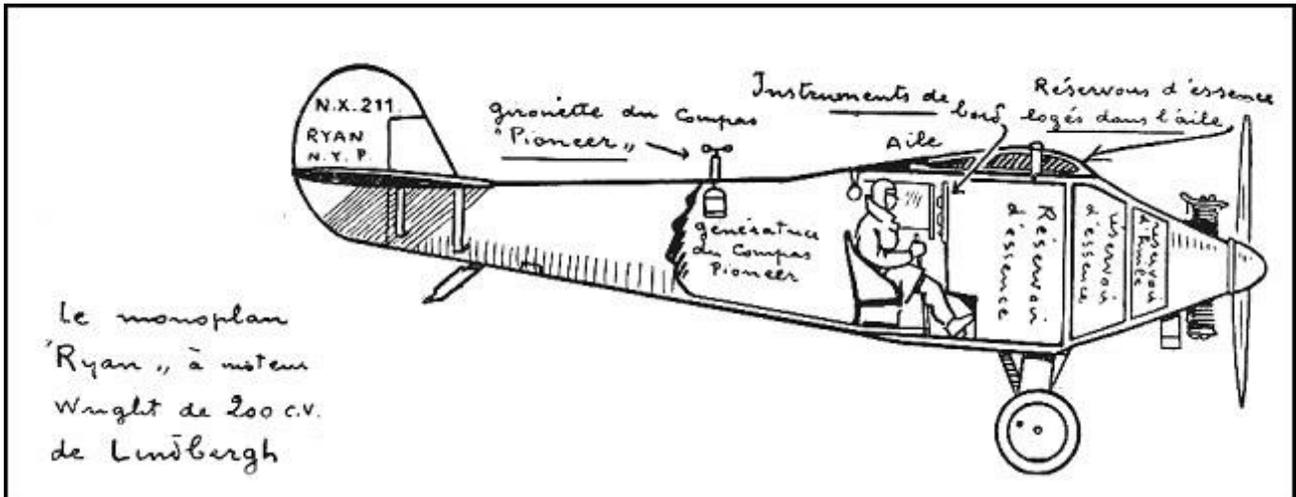
*Le Dornier Wal « Argos » de Sarmiento de Beires (Portugais)*

**28 avril - 28 Juillet 1927 - João Ribeiro de Barros (pilote), Arthur Cunha puis João Negrão (co-pilote), Newton Braga (navigateur) et Vasco Cinquini (mécanicien),** sur le Jahu (hydravion Savoia 55 bimoteur Isotta de 550 C.V.). De Gibraltar à Natal, avec escales à Las Palmas, au Cap Vert et à Fernando Noronha.

**5 mai 1927 - Le capitaine Saint-Roman, le commandant Mouneyres et Petit.** Départ de Saint-Louis du Sénégal sur Goliath Farman à flotteurs, bimoteur Lorraine 450 C.V. Perdus en mer.

**8 mai 1927 - Les capitaines Charles Nungesser et François Coli.** Départ de Paris sur l'Oiseau-Blanc (Levasseur marin, moteur Lorraine 450 C.V.). Perdus en mer.

20-21 mai 1927  
Charles Lindbergh  
Le Spirit of Saint-Louis



« Pierrot » - 17 septembre 1933

**20-21 mai 1927 - Premier vol direct en avion de New-York en Europe. Charles Lindbergh**, sur le Spirit-of-Saint-Louis, monoplan terrestre Ryan, à moteur Wright de 200 C.V. Départ de Roosevelt-Field, à New-York, et atterrissage au Bourget (Paris). Distance parcourue : 5 792 kilomètres en 33 h 29 mn de vol.

« Pierrot » - 31 mai 1931

LES GRANDS RAIDS - LINDBERGH

*Quelques jours à peine après la tentative tragique de Nungesser et Coli, un isolé, presque un inconnu, atterrit à New-York un beau matin, venant d'une ville de l'intérieur des Etats-Unis. Il vient, parmi les grands as qui se préparent à la grande épreuve, prendre, lui aussi, le départ pour l'Europe, sur un petit monoplan Ryan à moteur Wright de 200 C.V. Tout le monde rit : on surnomme l'audacieux « le fou volant »...*

*Fou ? Il ne l'est pas tant qu'on le croit. Malgré son jeune âge, c'est un vieux routier des lignes aériennes et il a eu maintes aventures (il a sauté trois fois en parachute dont une fois en pleine nuit). Il a, de plus, préparé son raid avec une minutie extraordinaire.*

*Lorsque le Spirit of Saint-Louis prend enfin le départ, une grande pitié saisit les témoins qui se pressent sur le champ d'aviation, devant l'insouciance de ce jeune homme blond qui va à la mort. A tout hasard cependant, Le Bourget, alerté, attend sans grand espoir. Soudain, une nouvelle éclate comme un coup de foudre : le « fou volant » a atteint l'Irlande, exactement au point qu'il s'était fixé, après un vol d'une régularité impressionnante.*

*Aussitôt, les officiels se précipitent, la foule se rue vers l'aéroport de Paris. C'est le soir du samedi 21 mai 1927. Quelque chose de très grand vient de se passer : pour la première fois, un homme vient de franchir l'Océan par la voie des airs, dans le sens Amérique-Europe, dans un raid de capitale à capitale.*

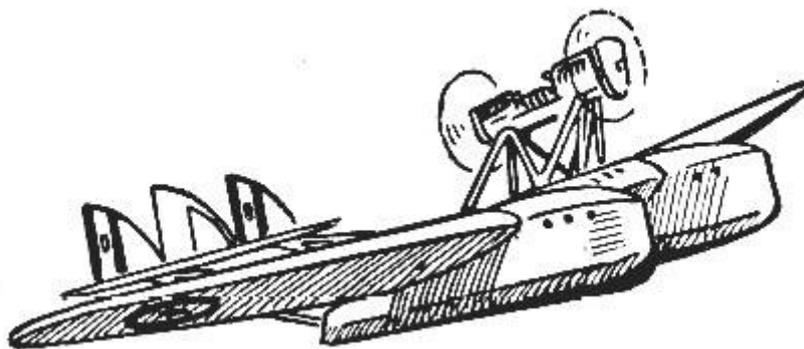
*Les phares de l'aérodrome s'allument. Cinquante mille personnes se pressent contre les grilles qui craquent. La troupe est impuissante à contenir l'enthousiasme populaire. Un ronronnement de moteur se fait entendre : c'est lui ! Dans la lueur blafarde des projecteurs, un petit avion se pose impeccablement là-bas, au bout du terrain, à côté des hangars du 34e d'aviation.*

*Rompant les barrages, arrachant les grilles, la foule s'élance... Mais trois aviateurs militaires qui se trouvaient près du lieu d'atterrissage sont déjà auprès de l'avion dont la porte s'ouvre. Un homme très jeune se montre et, le plus naturellement du monde, demande qu'on le conduise à l'Ambassade d'Amérique afin d'avoir l'adresse « d'un petit hôtel pas cher » pour un séjour dans ce Paris où il arrive modestement, en inconnu...*

*Mais voici le flot populaire qui déferle à travers le champ, ivre d'enthousiasme. Lindbergh va être submergé, emporté, écrasé peut-être... Alors, les trois aviateurs l'escamotent : une tunique de pilote français est jetée sur ses épaules, il est entraîné vers un petit bâtiment où il est soustrait à la dangereuse étreinte de la foule. Harassé, il s'endort sur un lit de camp, pendant que les officiels, ministre en tête, cherchent partout l'aviateur américain qui semble s'être évanoui sous terre. Après avoir acclamé deux ou trois faux Lindbergh, dont les habits sont mis en pièces, la foule se retire. Tard, dans la nuit, une auto emporte celui qu'on n'ose plus appeler le « fou volant », vers l'ambassade d'Amérique, en attendant que la France entière puisse l'acclamer.*

**25 mai - 11 juin 1927 - Le colonel Francesco de Pinedo, le capitaine Carlos del Prete et le mécanicien Zacchetti** (hydravion Savoïa, bimoteur Isotta de 500 C.V.) partent de la baie des Trépassés, à Terre-Neuve, sont obligés de se poser en mer après 1 700 kilomètres, auprès d'un voilier qui les remorque jusqu'à Horta. La réparation nécessaire étant faite, de Pinedo quitte Horta, va survoler le point où il amerrit antérieurement et continue son raid sur Punta-

Delgada et Lisbonne, couvrant une distance totale de 4 460 kilomètres en 31 heures de vol.



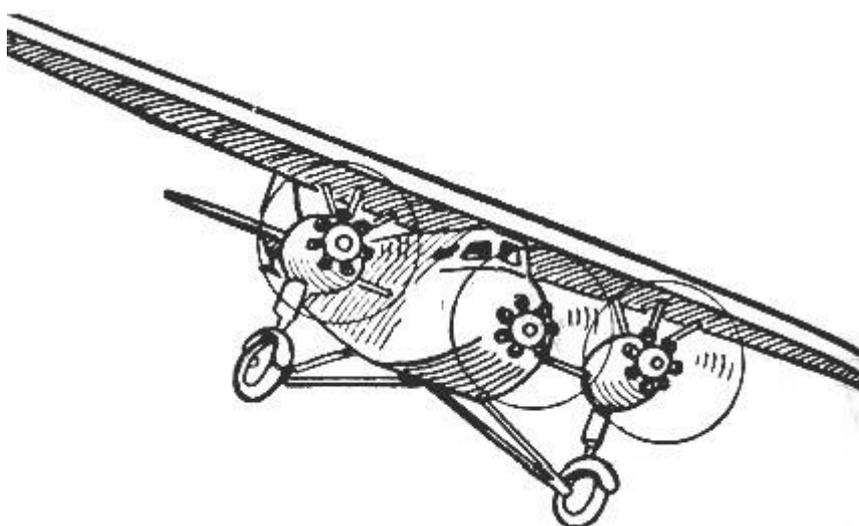
*Seconde traversée du colonel italien de Pinedo  
sur hydravion Savoia S-55*

De Lisbonne, le vol se poursuit sur Barcelone et Rome. Ainsi se termine, le 16 juin, le grand voyage aller-retour vers l'Amérique, commencé le 13 février. Au cours de cette longue croisière, 43 820 kilomètres ont été parcourus en 279 h 40 mn de vol.

**4-5 juin 1927 - Clarence D. Chamberlin et Charles A. Levine**, sur le Miss-Columbia (Bellanca terrestre, monomoteur Wright 200 C.V.). Départ de Roosevelt-Field (New-York). Atterrissage à Eisleben (Allemagne). Distance parcourue : 6 298 kilomètres en 42 heures de vol. (Record du monde de distance en ligne droite.)

**29 juin - 1<sup>er</sup> juillet 1927 - Commandant Richard Byrd, Bert Acosta, George Noville et Bernt Balchen**, sur l'America (Fokker terrestre, trimoteur Wright de 200 C.V.). Départ de Roosevelt-Field (New-York). Atterrissage mouvementé en mer, à Ver-sur-Mer (France).

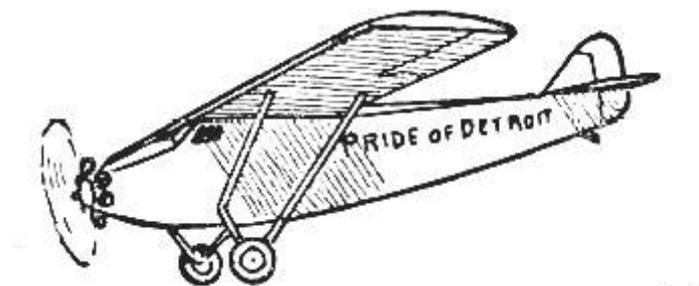
Distance parcourue : 6 288 kilomètres en 40 heures de vol.



*Le Fokker trimoteur de Byrd*

**14 août 1927 - Baron Gunther von Huenefeld, le capitaine Hermann Koehl et Friedrich Loose**, sur Bremen (Junkers 33 terrestre à moteur Junkers de 280-310 C.V.). Départ de Dessau (Allemagne), retour à Brême par suite d'un incident de moteur.

**27-28 août 1927 - William S. Brock et Edward F. Schlee** sur le Pride-of-Detroit (Stinson terrestre à moteur Wright 200 C.V.) Départ de Harbour-Grace (Terre-Neuve) et atterrissage à Croydon. Distance parcourue : 3 700 kilomètres en 23 h 21 mn de vol. (Cette traversée représente une étape du vol autour du monde de Brock et Schlee.)



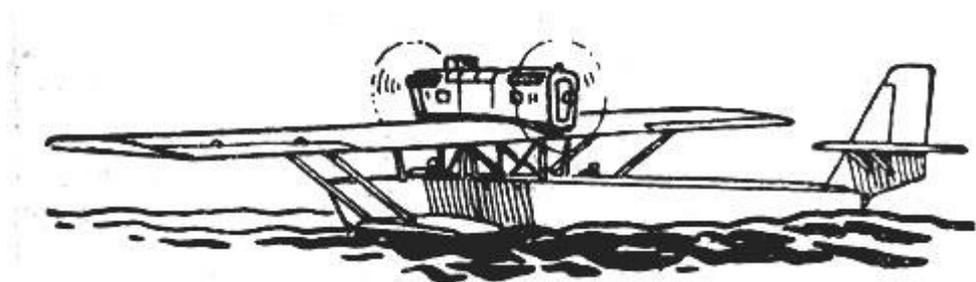
*Le Stinson « Pride-of-Detroit » de Brock et Schlee (Américains).*

**31 août 1927 - Le capitaine Leslie Hamilton, le colonel Frederick F. Minchin et la princesse Anne de Löwenstein-Wertheim-Freudenberg** sur le Saint-Raphaël (Fokker terrestre) à moteur Bristol de 250 C.V.) Départ de l'aérodrome de Upavon (Angleterre), en direction d'Otawa. Perdus en mer.

**1<sup>er</sup> septembre 1927 - Duke Schiller et Phil Wood** sur le Royal-Windsor (Stinson terrestre, à moteur Wright 220 C.V.) partent de Windsor (Canada) et sont obligés d'atterrir aux environs de Québec par suite de la pluie et de la neige. Projet abandonné.

**2 septembre 1927 - Léon Givon et Charles Corbu** sur l'Oiseau-Bleu (Farman terrestre bimoteur Farman 500 C.V.). Départ de Paris pour New-York. L'équipage est obligé de faire demi-tour après 2 h ½ de vol, par suite du mauvais temps.

**3 septembre 1927 - Frank Courtney, lieutenant Downton et Little**, sur hydravion Dornier-Wal, bimoteur Napier 450 C.V., partent de Plymouth et amerrissent par mauvais temps à La Corogne. Projet interrompu.



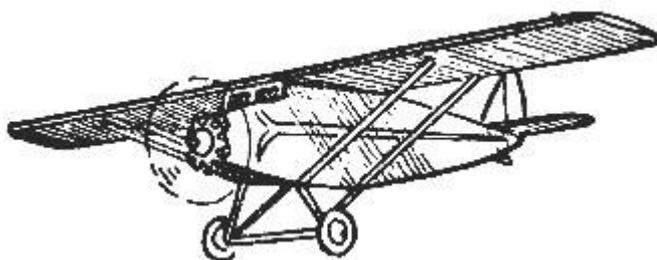
*Le Dornier-Wal de Courtney*

**6 septembre 1927 - Lloyd Bertaud, James Dewitt Hill et Philip Payne**, sur le Old-Glory (Fokker terrestre monomoteur Bristol 450 C.V.). Départ de Old-Orchard en direction de Rome. Dans la matinée du 7 septembre, l'équipage lance le S.O.S. de détresse. Quelques semaines plus tard, l'épave est retrouvée en mer, mais l'équipage a disparu.

**7 septembre 1927 - Capitaine Terry Tully, lieutenant James Metcalf (Canadiens)**, sur le Sir-John-Carling (Stinson terrestre, à moteur Wright 200 C.V.). Départ de Harbour-Grace (Terre-Neuve) pour Londres. Perdus en mer.

**16 septembre 1927 - Capitaine Robert Mac Intosh et commandant James Fitzmaurice**, sur le « Princess-Xenia » (Fokker terrestre, moteur Bristol 420 C.V.). Départ de Baldonnell (Irlande) pour New-York. Retour après 6 heures de vol, par suite de mauvais temps.

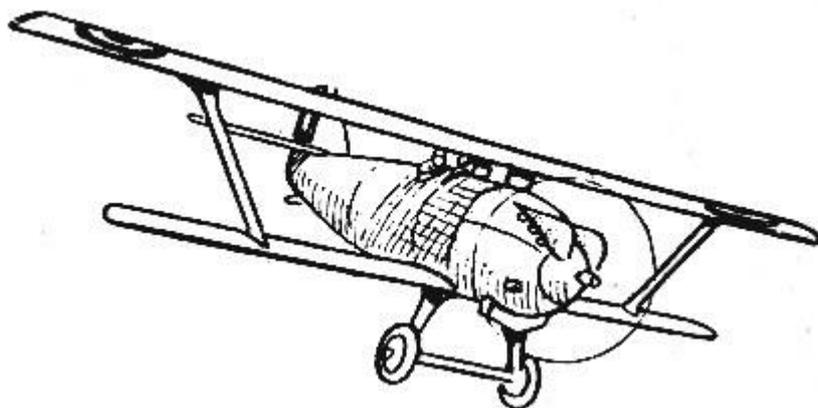
**11-12 octobre 1927 - George Haldeman et Ruth Elder**, sur le « American-Girl » (Stinson terrestre, à moteur Wright 200 C.V.). Départ de Roosevelt-Field pour l'Europe. Après 4 180 kilomètres, l'équipage est obligé d'amerrir auprès d'un navire, par suite du mauvais fonctionnement du moteur. L'équipage est recueilli.



*Le Stinson « American-Girl » de George Haldeman et Ruth Elder*

**13-14 octobre 1927 - Friedrich Loose, Karl Loewe, Ralph Starke et Lilly Dillenz**, sur le D-1230 (hydravion Junkers à 3 moteurs Junkers de 280-310 C.V.). Obligés d'amerrir, par suite d'avarie de moteur, réussissent à reprendre leur vol et à gagner Horta (Açores), où ils renoncent à poursuivre leur raid.

**14-15 octobre 1927 - Première traversée de l'Atlantique Sud sans escale. Dieudonné Costes et Joseph Le Brix**, sur le Nungesser-et-Coli (Breguet terrestre à moteur Hispano 600 C.V.). Départ de Saint-Louis du Sénégal et atterrissage à Natal (Brésil), après avoir couvert 3 170 kilomètres en 18 h 5 mn de vol. Le raid est poursuivi par étapes à travers les deux Amériques. La distance totale parcourue au cours de ce voyage, qui dure du 10 octobre 1927 au 7 mars 1928, est de 40 000 kilomètres.



*Le Breguet « Nungesser-et-Coli » de Costes et Le Brix*

**23 octobre 1927 - Mrs Frances Grayson, Stultz et Brice Goldsborough**, sur le Dawn (amphibie Sikorsky bimoteur Wright 200 C.V.). Départ de Boston et retour peu de temps après, par suite du mauvais fonctionnement des moteurs. Projet abandonné.

**4 novembre 1927 - Horst Merz, Wilhelm Bock et Fritz Rhode**, sur le D-1220 (hydravion Heinkel à moteur Packard 800 C.V.), effectuent un vol de Lisbonne à Horta (Açores), mais au départ, le 13 novembre, vers Harbour-Grace, l'appareil est détruit. Le raid avait commencé à Warnemunde (Allemagne), le 12 octobre.

**23 décembre 1927 - Mrs Frances Grayson, Oskar Omdal, Brice Goldsborough et Fred Kochler**, sur le Dawn (amphibie Sikorsky bimoteur Wright 200 C.V.). Départ de Garden-City pour Harbour-Grace (Terre-Neuve). Perdus en mer.

**13 mars 1928 - Capitaine W.G.R. Hincheliffe et Elsie Mackay**, sur le Endeavour (Stinson terrestre, moteur Wright 200 C.V.). Départ de Cranwell (Angleterre) en direction de l'Amérique. Perdus en mer.

**12-13 avril 1928 - Première traversée sans escale de l'Atlantique Nord dans le sens Est-Ouest. Baron G. Von Huenefeld, capitaine Hermann Koehl et commandant James Fitzmaurice**, sur le Bremen (Junkers 33 terrestre à moteur Junkers de 280-310 C.V.). Départ de Baldonnel (Irlande) et atterrissage à l'île de Greenly (Terre-Neuve). Distance parcourue : 3 340 kilomètres en 37 heures de vol.



*Le Bremen (Junkers 33)*

**17-18 juin 1928 - Miss Amelia Earhart, Wilmer Stultz et Edward Gordon**, sur le Friendship (hydravion Fokker à moteur Wright 200 C.V.). Départ de Trepassy-Bay (Terre-Neuve) et amerrissage à Burry-Port (Angleterre), d'où le voyage est continué jusqu'à Southampton. Distance parcourue : 3 200 kilomètres en vol direct, en 20 h 40 mn de vol.

**3-5 juillet 1928 - Premier vol direct Europe-Amérique du Sud. Commandant Carlo Del Prete et capitaine Arturo Ferrarin** (Savoia S-64 terrestre à moteur Fiat 550 C.V.). Départ de Rome et atterrissage à Natal (Brésil). En 51 h 59 mn de vol, la distance parcourue est de 7 136 kilomètres, ce qui établit le record de distance en ligne droite. Le 15 août, à Rio de Janeiro, le commandant Del Prete se tue en essayant un appareil Savoia.

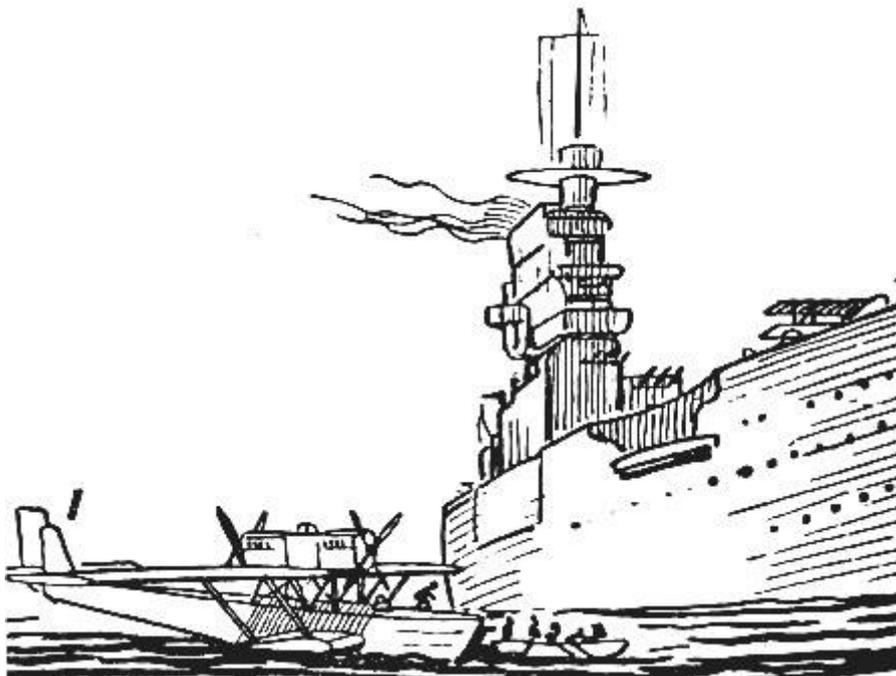


*Le Savoia S-64 de Ferrarin et Del Prete*

**22 juillet 1928 - Lieutenant de vaisseau Paris, Marot et Cadiou**, sur La Frégate (hydravion Cams 53 bimoteur Jupiter 420 C.V.). Départ de Brest et amerrissage à Horta (Açores) où le vol est abandonné, par suite du mauvais fonctionnement des moteurs.

**26 juillet 1928 - B.R.J. Hassell et Parker D. Cramer** sur le Greater-Rockford (Stinson terrestre, moteur Wright 200 C.V.). A la suite d'un mauvais départ, l'appareil est détruit à Rockford (Illinois).

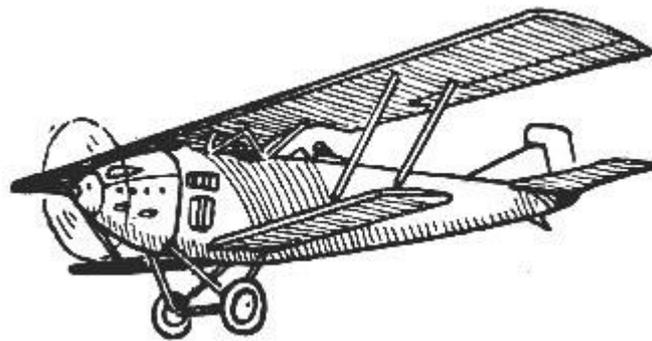
**1<sup>er</sup> août 1928 - Les commandants Franco et Gallarza, capitaine Ruiz de Aida et mécanicien Rada**, sur le Numancia (Dornier Super-Wal, 4 moteurs Napier 450 C.V.). Départ de Cadix. Après quelques heures de vol, l'équipage est obligé d'amerrir, par suite du mauvais fonctionnement des moteurs. Il est recueilli, après plusieurs jours d'attente, par le navire porte-aéronefs britannique Eagle.



*Le Numancia de Franco sauvé par l'Eagle*

**2 août 1928 - Frank Courtney, E.B. Hosmer, Hugh Gilmour et Fred Pierce**, sur Dornier-Wal bimoteur Napier 450 C.V. Départ de Lisbonne et amerrissage en pleine mer, après 5 heures de vol, avec l'incendie à bord, à quelque mille kilomètres au Nord-Ouest de Horta (Açores). L'équipage réussit à maîtriser l'incendie. Après avoir été en perdition pendant 18 heures, il est recueilli par un navire qui parvient aussi à remorquer l'appareil.

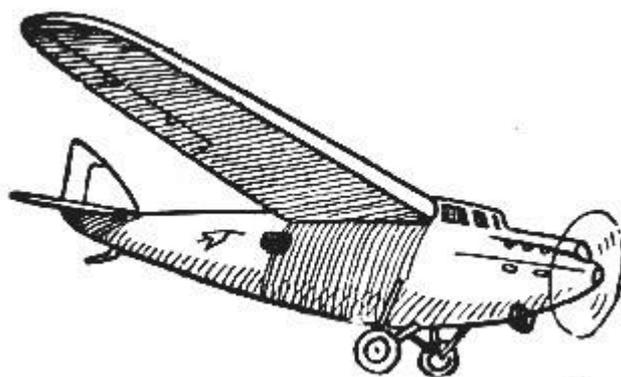
**3-4 août 1928 - Commandants Louis Idzikowski et Kasimir Kubala**, sur le Maréchal-Pilsudski (Amiot terrestre à moteur Lorraine 650 C.V.). Départ de Paris. Après avoir survolé les Açores, les aviateurs sont contraints de faire demi-tour à cause du mauvais temps ; un amerrissage forcé a lieu en mer, auprès d'un navire qui recueille l'équipage à environ 75 kilomètres de la côte française.



*L'avion Amiot « Maréchal-Pilsudski » d'Idzikowski et Kubala*

**16-18 août 1928 - B.R.J. Hassell et Parker D. Cramer**, sur le Greater-Rockford (Stinson terrestre, moteur Wright 200 C.V.). Départ de Rockford (Etats-Unis). Après un atterrissage à Cochrane (Canada), l'avion atterrit au Groenland où le vol est interrompu.

**4 septembre 1928 - Assollant, Lefèvre et Lotti**, sur Bernard terrestre à moteur Hispano 600 C.V., partent de Paris avec l'intention de gagner l'Amérique du Sud; mais ils sont obligés d'interrompre leur voyage à Casablanca.



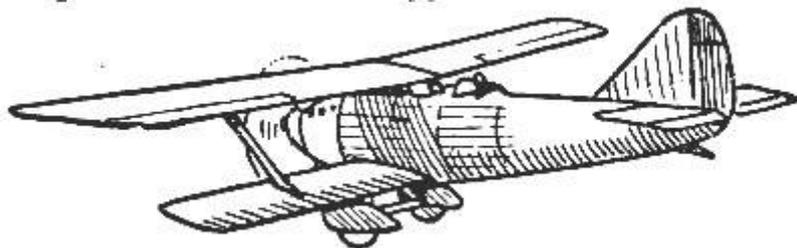
*Le Bernard « Oiseau-Canari » d'Assollant, Lefèvre et Lotti*

**15 octobre 1928 - Le dirigeable allemand Graf-Zeppelin, sous le commandement du docteur Eckener,** avec 38 membres d'équipage et 19 passagers, effectue sa première traversée de l'Atlantique, de Friedrichshafen à Lakehurst, couvrant 9 870 kilomètres en 111 h 38 mn de vol.

**17 octobre 1928 - Lieutenant H.C. Mac Donald,** sur De Havilland Moth terrestre à moteur Cirrus 85 C.V. Départ de Harbour-Grace pour l'Europe. Perdu en mer.

**29 octobre - 1<sup>er</sup> novembre 1928 - Le dirigeable Graf-Zeppelin** effectue son voyage de retour au-dessus de l'Atlantique, de Lakehurst à Friedrichshafen, avec 40 membres d'équipage et 20 passagers, en 75 h 33 mn de vol.

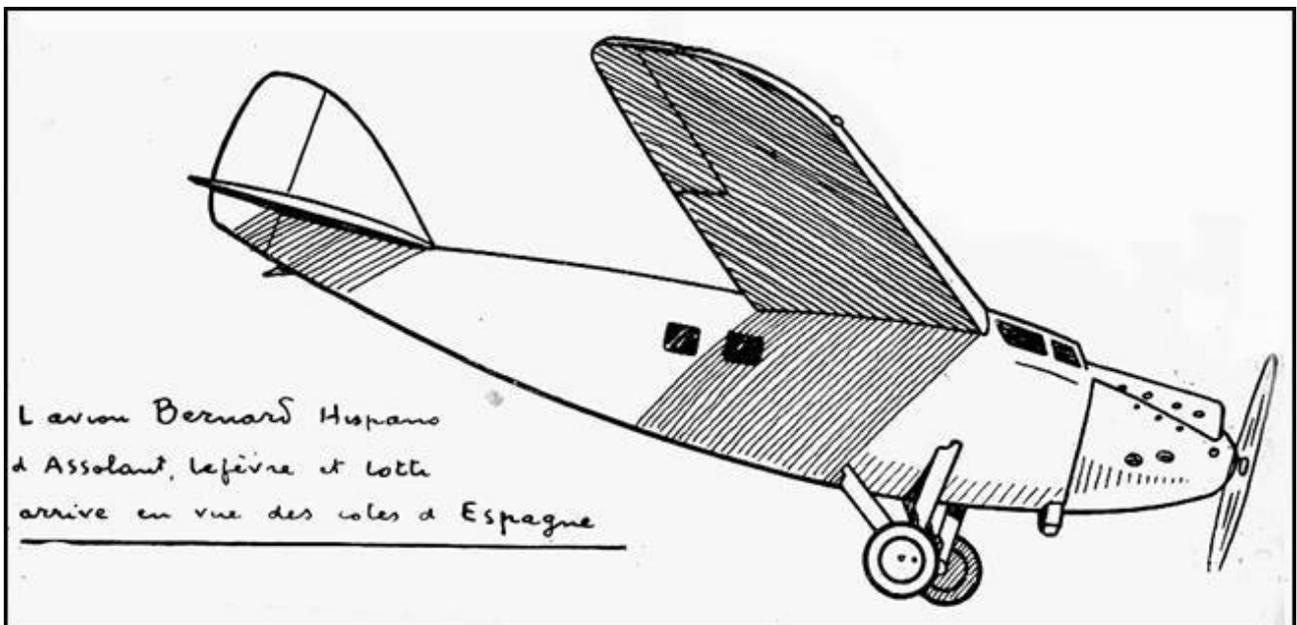
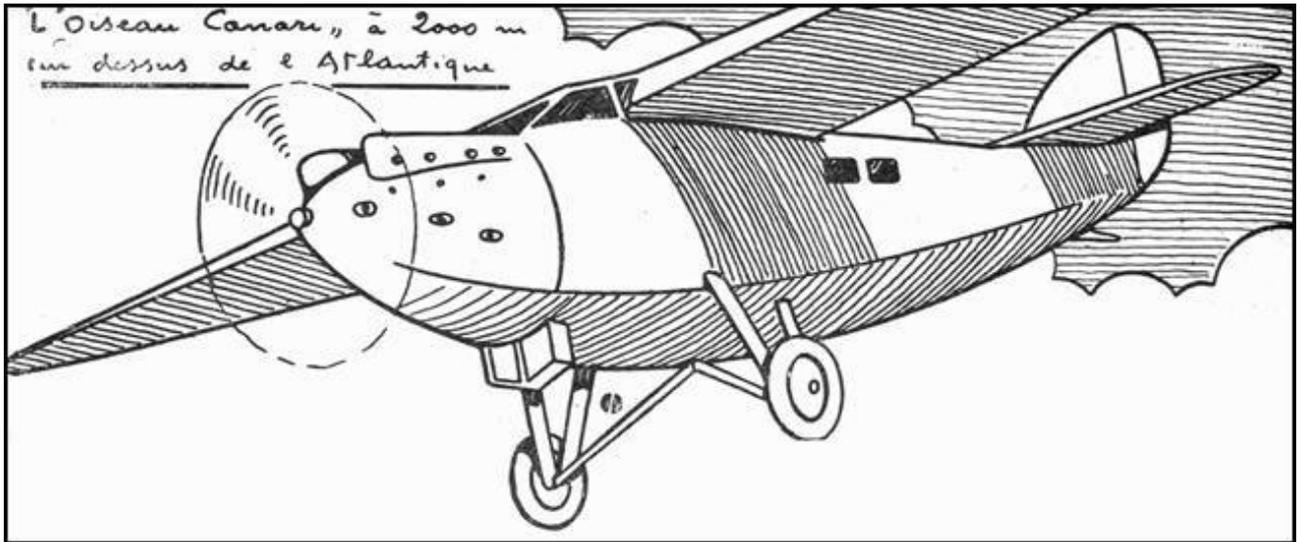
**24-26 mars 1929. — Capitaines Ignacio Jimenez et Francisco Iglesias,** sur le Jesus-del-Gran-Poder (avion Breguet « grand raid » à moteur Hispano 600 C.V.). Vol de Séville à Bahia (Brésil), soit une distance de 6 550 kilomètres en ligne droite, en 44 heures de vol. Le raid est continué à travers l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, jusqu'à La Havane. La distance totale parcourue est de 20 550 kilomètres.



*Le Breguet « Bidon » de Jimenez et Iglesias*

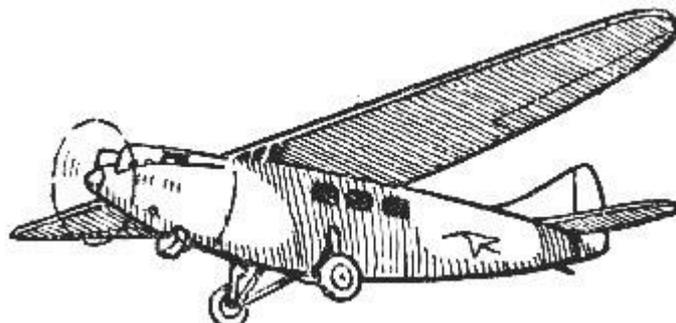
**16 mai 1929 - Le dirigeable Graf-Zeppelin,** commandé par le Dr Eckener, avec 40 membres d'équipage et 18 passagers, part de Friedrichshafen pour Lakehurst. Par suite du mauvais fonctionnement des moteurs, l'aéronef est obligé de faire demi-tour en vue des côtes d'Espagne et de regagner la France. Entraîné par le mistral dans la vallée du Rhône, le dirigeable allemand, à demi désemparé, est contraint de demander au ministère de l'air français l'autorisation d'atterrir au centre militaire de Cuers-Pierrefeu. L'autorisation ayant été accordée par T. S. F., le Zeppelin réussit à gagner Cuers où les marins français effectuent toutes les délicates manoeuvres pour sauver le ballon allemand. Les réparations ayant été effectuées à Cuers, le Graf-Zeppelin rejoint Friedrichshafen, avec plusieurs officiers français comme invités.

13-14 juin 1929  
Jean Assollant, René Lefèvre, Armand Lotti  
L'Oiseau Canari



« Pierrot » - 15 octobre 1933

**13-14 juin 1929 - Jean Assollant, René Lefèvre, Armand Lotti**, sur l'Oiseau-Jaune (Bernard terrestre, moteur Hispano 600 C.V.). Départ de Old-Orchard (Etats-Unis), atterrissage sur la plage de Comillas, près de Santander (Espagne), en 29 h 52 mn de vol.



*L'avion Bernard d'Assollant*

« Pierrot » - 7 juin 1931

*LES GRANDS RAIDS - ASSOLLANT, LEFÈVRE et LOTTI*

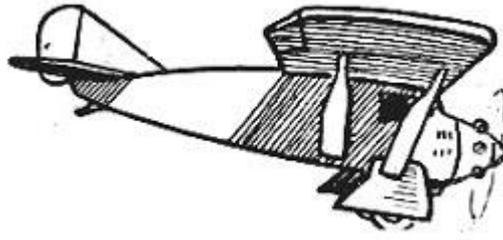
*Après le vol de Lindbergh, l'enthousiasme gagne tous les pilotes du monde qui se sentent de taille à tenter la grande aventure. Dans le sens Amérique-Europe, les traversées se multiplient...*

*Chez nous, un équipage d'élite se prépare : Assollant, Lefèvre et Lotti. L'appareil, un monoplane Bernard à moteur Hispano 600 C.V., est une machine superbe dont Lotti est le propriétaire. A cause de sa couleur jaune on l'a surnommé L'Oiseau Canari. Il s'agit d'abord de franchir l'Océan dans le sens Europe-Amérique. Un premier départ a lieu. Le mauvais temps contrarie les aviateurs qui suivent les côtes de France, d'Espagne et du Maroc pour chercher un passage par le Sud. Ils sont obligés de se poser à Casablanca.*

*Résolus à vaincre, ils se décident à changer de plan et à se transporter en Amérique pour prendre le départ dans le sens le plus favorable. L'itinéraire est minutieusement étudié : il passe au nord des Açores et, s'infléchissant, remonte vers la France. Le temps se trouvant enfin favorable, le départ a lieu. Mais un jeune aventurier américain s'est glissé subrepticement dans le fuselage. C'est un pauvre d'esprit dont il est inutile de dire le nom ; il n'a pas assez d'intelligence pour penser que sa présence surchargeait l'avion et compromettait la vie de l'équipage. En pleine mer, il se montre enfin, à la grande indignation des aviateurs français qui ont d'abord envie de le jeter à l'eau. A cause du poids supplémentaire, l'avion ne peut atteindre la France, et Assollant, Lefèvre et Lotti, après un vol magnifique accompli entre 1 000 et 2 000 mètres, presque entièrement dans les nuages (ils n'ont vu l'Océan au-dessous d'eux que deux ou trois fois), sont obligés d'atterrir, à bout d'essence, à l'extrême pointe de la côte espagnole, près de Santander.*

**3 juillet 1929. - Parker D. Cramer, Robert Gast et Robert Wood**, sur le Untin-Bowler (Sikorsky amphibie bimoteur Pratt et Whitney 420 C.V.). Départ de Chicago. Atterrissage à Port-Burwell et abandon de la tentative.

**8 juillet 1929. — Roger Q. Williams et le capitaine Lewis A. Yancey**, sur le Pathfinder (Bellanca terrestre, moteur Wright 200 C.V.). Départ de Old-Orchard (Etats-Unis). Atterrissage à la plage de Santander (Espagne), après 31 h 30 mn de vol. Le raid est poursuivi sur Rome.



*Le Bellanca « Pathfinder » de Williams et Yancey*

**10 Juillet 1929 - Capitaine Albin Ahrenberg, lieutenant Axel Floden et Robert Ljungland**, sur le Sverige (hydravion Junkers). Traversée de Reykjavik (Islande) à Ivigtut (Groenland).

**13 Juillet 1929. — Commandants Kasimir Kubala et Louis Idzikowski**, sur le Maréchal-Pilsudski (Amiot terrestre, à moteur Lorraine 650 C.V.). Départ de Paris en direction de New-York. Obligés d'atterrir à Horta (Açores), par suite du mauvais fonctionnement du moteur, les aviateurs détruisent leur appareil. Idzikowski est tué.

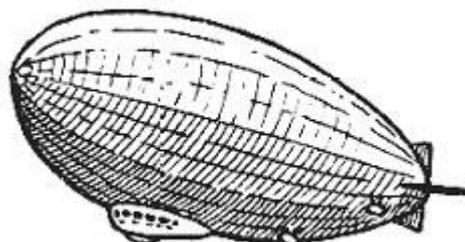
**13 Juillet 1929 - Dieudonné Costes et Maurice Bellonte**, sur le Point-d'interrogation (Breguet terrestre, à moteur Hispano 600 C.V.). Départ de Paris. A 190 kilomètres des Açores, les aviateurs, n'ayant pas réussi à suivre leur tableau de marche par suite du mauvais temps, rebrousse chemin et regagnent Paris après 28 heures de vol.

**1<sup>er</sup>-4 août 1929 - Troisième traversée du dirigeable allemand Graf-Zeppelin, sous le commandement du Dr Eckener**, avec 42 hommes d'équipage et 19 passagers. Ce voyage de Friedrichshafen (Allemagne) à Lakehurst (Etats-Unis) est effectué en 93 h 23 mn.

**8-10 août 1929 - Quatrième traversée du Graf-Zeppelin** (voyage de retour), de Lakehurst (Etats-Unis) à Friedrichshafen (Allemagne), en 55 heures de vol.

**19 août 1929 - Kaeser et Lucher**, sur le Young-Schwzeitzerland (Farman 190 terrestre à moteur Gnome et Rhône de 240 C.V.). Départ de Lisbonne. Disparus en mer, après avoir survolé les Açores.

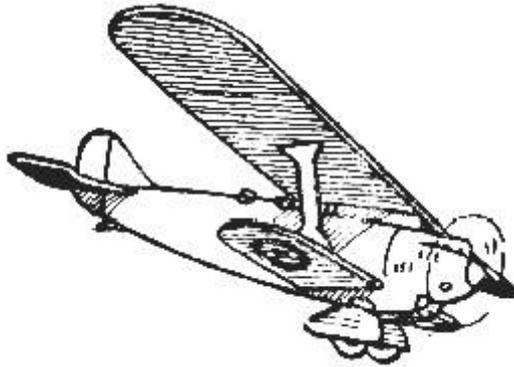
**1<sup>er</sup>-4 septembre 1929 - Cinquième traversée de l'Atlantique par le Graf-Zeppelin, sous le commandement du capitaine Ernst A. Lehmann**, avec 42 hommes d'équipage et 17 passagers. Vol de Lakehurst à Friedrichshafen en 66 heures de vol.



*Le dirigeable Graf-Zeppelin*

**22 octobre 1929 - Urban F. Diteman**, sur avion Barling terrestre à moteur Warner 110 C.V. Départ de Harbour-Grace (Terre-Neuve). Perdu en mer.

**15-16 décembre 1929 - Capitaine Challe et colonel Larre Borges**, sur Breguet terrestre à moteur Lorraine 450 C.V. Départ de Séville (Espagne). Atterrissage à Maracuja, dans le district de Natal (Brésil) après un vol de 6 000 kilomètres. L'appareil est brisé à l'atterrissage qui a lieu de nuit.



*Le Breguet de Challe et Larre Borges*

**12-13 mai 1930 - Premier vol commercial au-dessus de l'Atlantique. Jean Mermoz, Dabry et Gimié**, sur hydravion Latécoère 28, à moteur Hispano 500 C.V. De Saint-Louis du Sénégal à Natal (Brésil), les aviateurs couvrent une distance de 3 173 kilomètres en 21 h 10 mn de vol : 130 kilos de courrier sont transportés.

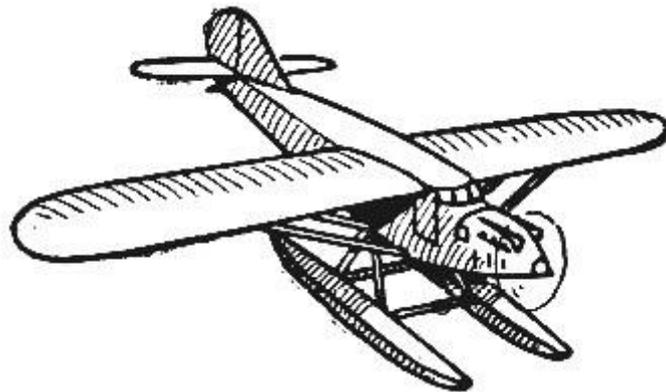
**20-22 mai 1930 - Sixième voyage transatlantique du dirigeable allemand Graf-Zeppelin. Commandé par le Dr Eckener**, l'aéronef a à bord 40 hommes d'équipage et 22 passagers. L'itinéraire part de Séville (Espagne), s'appuie sur les Canaries et les Açores. 6 373 kilomètres sont parcourus en 61 h 52 mn de vol. Ce voyage, commencé le 18 mai à Friedrichshafen (Allemagne), constitue la première traversée en dirigeable de l'Atlantique Sud. Du 28 au 31 mai, le Graf-Zeppelin va à Rio de Janeiro, puis, revenu à Pernambouc, il effectue le vol Pernambouc-Lakehurst (Etats-Unis).

**3-5 juin 1930. - Septième traversée du Graf-Zeppelin.** De Lakehurst à Séville (Espagne), 6 390 kilomètres en 62 h 51 mn de vol. Le voyage est poursuivi de Séville à Friedrichshafen, où le dirigeable arrive le 6 juin après un long périple de 29 150 kilomètres.

**24-25 juin 1930 - Sir Charles Kingsford-Smith, Evert Van Dyck, J.P. Saul et J.W. Stannage**, sur le Southern-Cross (trimoteur Fokker F VII terrestre, à moteurs Wright de 220 C.V.). Départ de la plage de Port-Marmock (Irlande). Atterrissage à Harbour-Grace (Terre-Neuve). 3 200 kilomètres en 31 h 30 mn de vol.

Le raid est continué jusqu'à New-York et Oakland, d'où l'avion était parti le 31 mai 1928 pour faire le tour du monde. Au cours de cette longue randonnée, le Southern-Cross a traversé le Pacifique d'Amérique en Australie et il a couvert, au total, 54 000 kilomètres.

**9 Juillet 1930.** — **Mermoz, Dabry et Gimié**, sur hydravion Latécoère 28 à moteur Hispano 600 C.V. (Voyage de retour correspondant à la traversée du 13 mai.) A 700 kilomètres de Saint-Louis du Sénégal, Mermoz est obligé d'amerrir, L'équipage est recueilli par un navire.



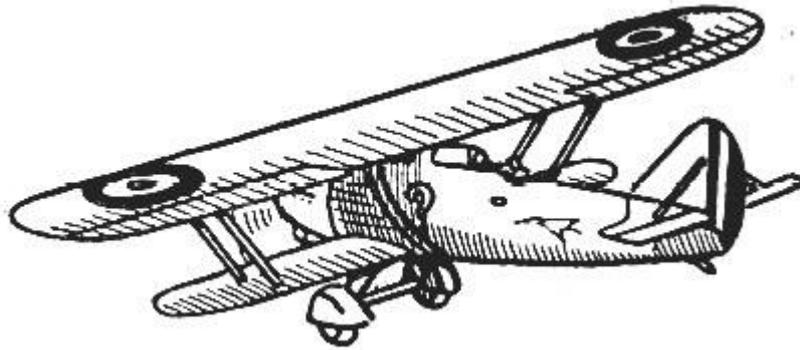
*Le Latécoère 28 de Mermoz*

**29 Juillet - 1<sup>er</sup> août 1930 - Traversée du dirigeable anglais R-100, commandé par le commandant R.S. Booth** et ayant à bord 40 hommes d'équipage. Départ de Cardington (Angleterre). Amarrage au mât à Montréal (Canada), après 79 heures de vol.

**13-16 août 1930 - Voyage de retour (Montréal-Cardington) du R-100** en 56 h 12 mn de vol.

**20-26 août 1930 - Capitaine Wolfgang von Gronau, Edward Zimmer, Fritz Albrecht et Franz Hack**, sur hydravion Dornier-Wal bimoteur B. M. W. de 600 C.V. Départ de Warnemünde (Allemagne), escales à Reykjavik (Islande), Ivigtut (Groenland), Cartwright (Labrador), Queensport et Halifax et atterrissage à New-York.

**1<sup>er</sup>-2 septembre 1930 - Première traversée de capitale à capitale dans le sens Est-Ouest. Dieudonné Costes et Maurice Bellonte**, sur le Point-d'interrogation (Breguet terrestre, moteur Hispano 650 C.V.). De Paris (Le Bourget) à New-York, 6 200 kilomètres sont parcourus en 37 h 17 mn de vol direct.



*Le « Point-d'interrogation » de Costes et Bellonte*

*Lire aussi*

[La traversée de l'Atlantique de Costes et Bellonte des 1<sup>er</sup> et 2/09/1930](#)  
[Par Marcel Jeanjean – Revue « Pierrot » du 30 décembre 1930](#)

Et un peu plus tard :

- 25 juin 1931 : **Post et Gatty**, Terre-Neuve-Liverpool.  
26 juin 1931 : **Hillig et Holris** (Danois), Terre-Neuve-Liverpool.  
15 juillet 1931 : **Enders et Magyar** (Hongrois), Terre-Neuve-Budapest.  
29 juillet 1931 : **Herndon et Pangborn** (Américains), New-York-Pays de Galles.  
26 juillet 1931 : **Boardman et Polando** (Américains) New-York-Constantinople.  
28 novembre 1931 : **Bert Hinckler** (Anglais), Natal-Saint-Louis du Sénégal.  
23 mai 1932 : **Amelia Earhart** (Américaine), Terre-Neuve-Irlande  
Première femme pilote

---

*Texte et dessins de Marcel JEANJEAN (1931/1933) dans « Pierrot »*  
*Vérifications et mise en page : François-Xavier BIBERT (2012)*  
*Droits réservés*

Voir quelques illustrations pages suivantes

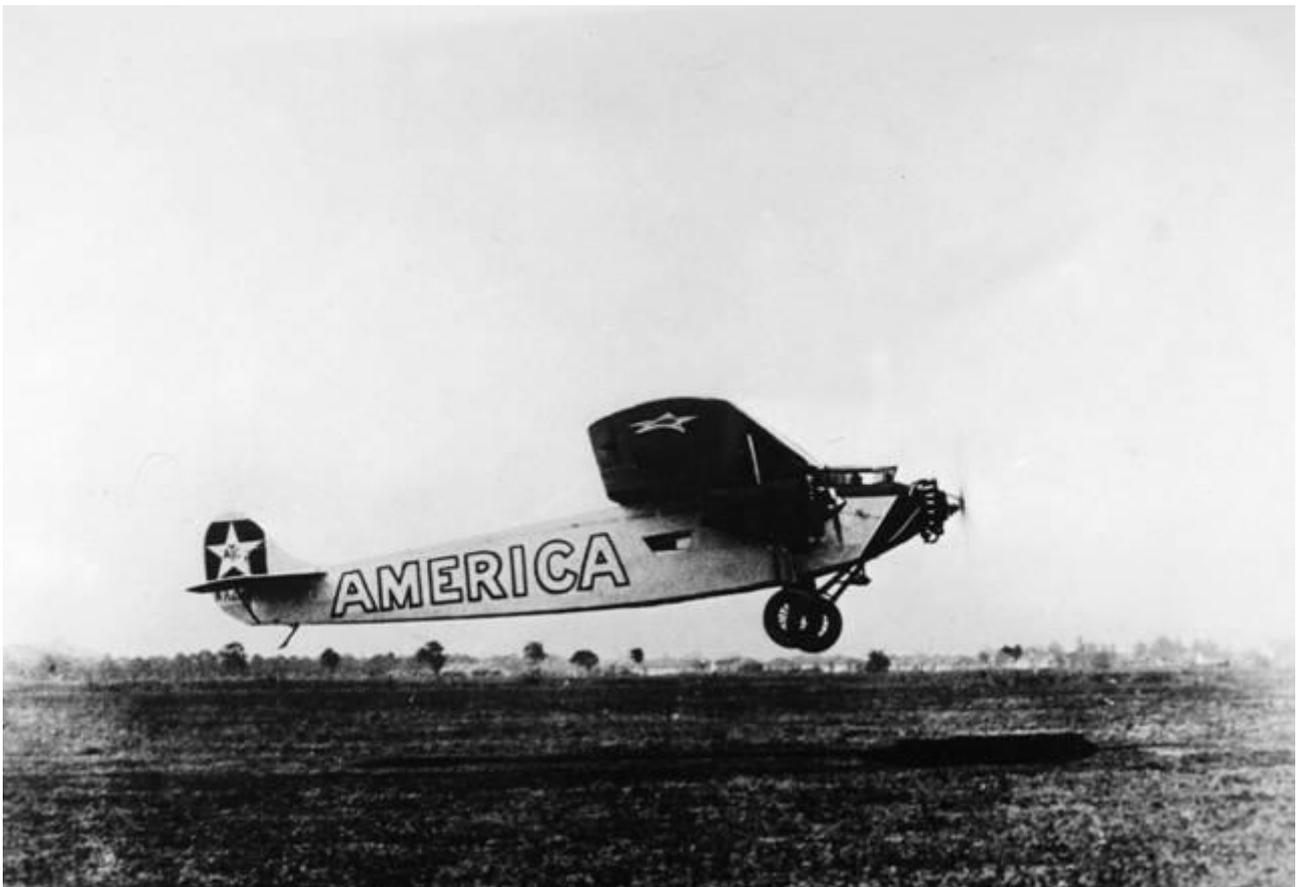


**18 mai 1919 - Harry C. Hawker et Mac Kenzie Grieve**  
Biplan terrestre Sopwith avec moteur Rolls-Royce de 375 CV





**20 juin 1927 - Byrd, Bert Acosta, George Noville et Bernt Balchen**  
« America » - Fokker terrestre, trimoteur Wright de 200 C.V.





**11 octobre 1927 - George Haldeman et Ruth Elder**  
« American-Girl » - Stinson terrestre, à moteur Wright 200 CV





**12 avril 1918 - G. Von Huenefeld, Hermann Koehl et James Fitzmaurice**  
« Bremen » - Junkers 33 terrestre à moteur Junkers de 280-310 CV.



« Friendship » Fokker à moteur Wright 200 CV transformé en hydravion





**17 juin 1928 - Miss Amelia Earhart, Wilmer Stultz et Edward Gordon**  
« Friendship » - Hydravion Fokker à moteur Wright 200 CV

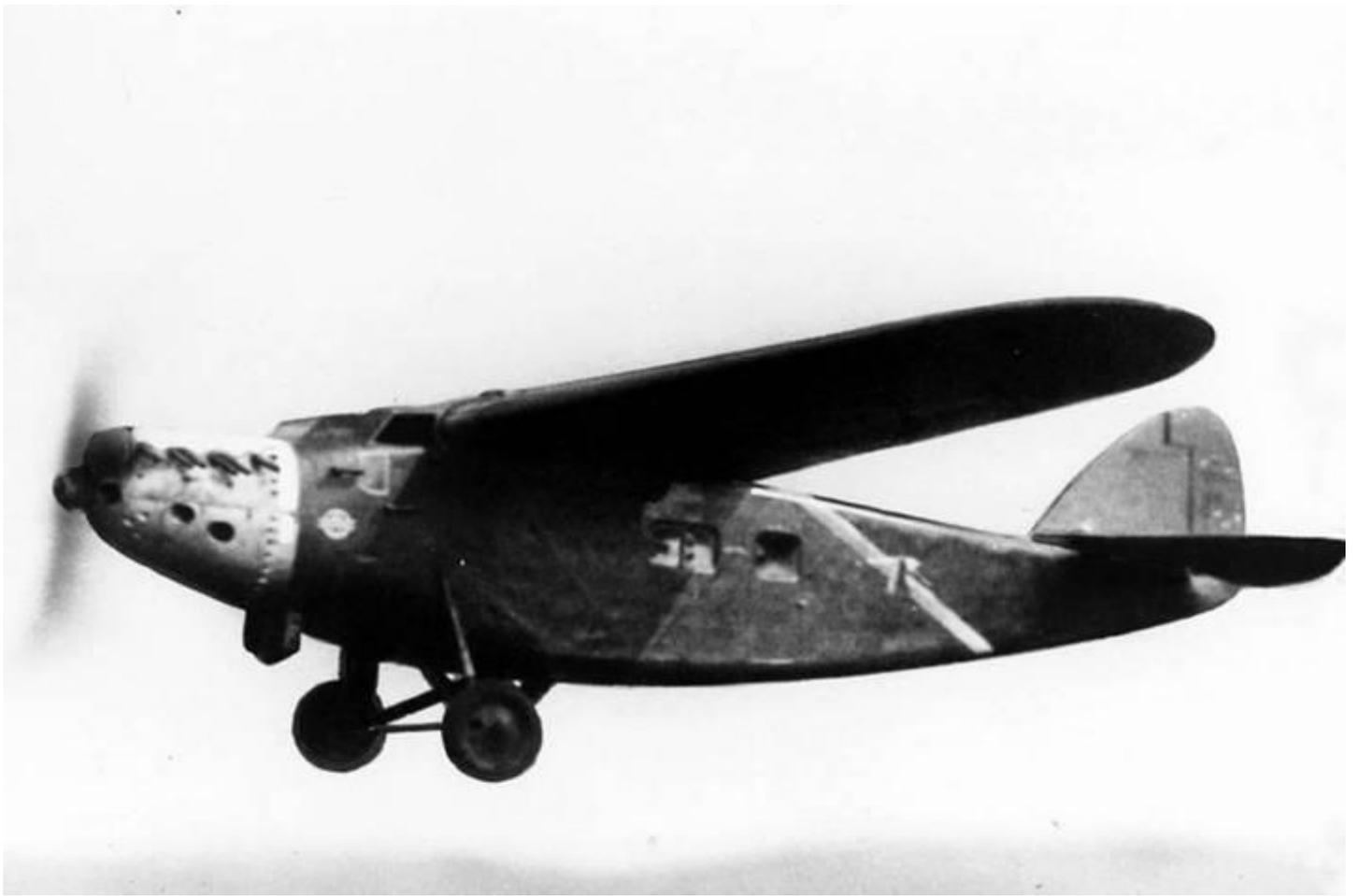




**Miss Amelia Earhart, Wilmer Stultz et Edward Gordon**



**26 juillet 1928 - B.R.J. Hassell et Parker D. Cramer**  
« Greater-Rockford » - Stinson terrestre, moteur Wright 200 CV



13 juin 1929 - Jean Assollant, René Lefèvre, Armand Lotti  
« Oiseau-Canari » - Bernard terrestre, moteur Hispano 600 C.V.





**1<sup>er</sup> septembre 1930 - Dieudonné Costes et Maurice Bellonte**  
« Point-d'interrogation » - Breguet terrestre, moteur Hispano 650 C.V.





Voir les liens suivants :

[Site Personnel de François Xavier Bibert](#)

[Groupe de Chasse GC III/6 \(3/6\)](#)

[Jean ASSOLLANT - Pilote de l'Oiseau Canari](#)

